

JUAN CARLOS MIRAMAG Y OTROS VS LIBERTY SEGUROS S.A. Y OTROS RAD. 2021-00278-00

JUZGADO PRIMERO CIVIL DEL CIRCUITO DE PASTO

AUDIENCIA ARTÍCULO 373

PRÁCTICA DE PRUEBAS

PERITO ALEJANDRO UMAÑA

Es ingeniero mecánico desde 2017 y tecnólogo en mecánica automotriz desde 2015.

Tecnólogo en investigación judicial desde 2007, master en investigación desde el año 2022.

Desde 2008 o 2009 se desempeña como investigador de accidentes de tránsito y lleva cerca de 1900 casos reconstruidos aplicando las técnicas en los estudios realizados.

Lleva alrededor de 167 intervenciones, pero no conoce si el fallo frente a sus informes ha hecho prosperar la objeción a los dictámenes.

Para el RAT se tuvieron en cuenta fotografías del lugar de los hechos, el IPAT, el informe de necropsia y el video tomado el día de los hechos aportado por la parte demandada.

Las condiciones de la vía al momento del accidente: es una curva pendiente con peralte, tramo de vía con doble sentido, calzada de dos carriles, el estado de la vía era bueno, la vía estaba seca y había demarcación de línea amarilla doble continua y líneas de borde blancas, una señal de zona de curvas sucesivas a la derecha.

No había señales verticales de límite de velocidad, pero el diseño de vía tiene un radio de curva de 23 metros y exige que los vehículos no superen un límite de velocidad o de lo contrario los automotores pueden salir de su desplazamiento. Conforme al cálculo, esta velocidad es de 37 a 44 km/h para la moto y del camión 38-45 km/h. Esta velocidad es para que no se salga de la calzada cuando realiza el giro, igual para la moto.

Esto se calcula con el coeficiente de rozamiento que varía según los vehículos, esto es lo que permite el caucho de las llantas entrar en fricción con el asfalto, para la moto es de 04-06 y para el camión es de 05-07 porque tiene mayor contacto de las capas de las llantas y el asfalto.

En la vía, según la información recopilada, había unas huellas de arrastre metálico que no están en el IPAT pero son compatibles a las del video del accidente en cuanto a diagramación. En el video se ven estas y las huellas de arrastre de las llantas de la moto. La orientación y las huellas permiten deducir en qué parte sucede la interacción.

La juez le pide tener en cuenta la variable de que el conductor del camión no se detuvo de inmediato, pero el perito dice que sí se tuvo en cuenta esta variable y manifiesta que cada vehículo tuvo una energía, por lo tanto, debe haber una posición final luego de un movimiento.

En la imagen 15 del RAT se evidencian los rastros del tramo de vía, una de las llantas del camión no se bloquea de forma natural, sino que hay un elemento externo al vehículo que genera dicho bloqueo.

En la imagen 16 1 se evidencia el inicio del arrastre del camión que se ubica en el carril del camión, en la imagen inferior se ven las huellas de arrastre metálico que están en el asfalto y permiten ver dónde se presenta la posición al momento de la interacción.

Con base en la información se ve la posición relativa al momento de la interacción. En el folio 35 imagen 18 en el que hay un recuadro verde que señala la zona de la vía en la que interactúan los vehículos. La interacción se da entre el eje izquierdo del camión y el tercio posterior de la motocicleta.

Luego de esto hay un volcamiento de la moto sobre su lado derecho y se ve la secuencia del accidente.

Desde el impacto el camión empieza el proceso de frenado.

No se puede calcular la velocidad del vehículo tipo camión ya que lo que se presenta es un bloqueo de la llanta por un elemento externo, pero no por el conductor del camión, por eso intentar encontrar esta velocidad implicaría especular. Lo que se evidencia es una huella de arrastre de llanta pero no una huella de frenado por eso no se puede establecer la velocidad del camión.

La juez quiere saber cómo la moto puede ocasionar que la llanta de un camión se bloquee. El perito manifiesta que esto se explica en cómo sucede la interacción, ya que la moto interactúa con la zona posterior de su estructura y lo hace directamente con el camión, es por esto que se inicia el bloqueo externo independientemente del tamaño.

El bloqueo no es continuo, sino que es desde donde sigue la interacción hasta la zona donde se da el bloqueo.

Se puede determinar la velocidad relativa de acercamiento es decir la diferencia de velocidades con las que se acercan los vehículos entre sí. Esta velocidad es entre 42-61 km/h, esto quiere decir que es la sumatoria de las dos velocidades al momento de la interacción. Esto se calcula del análisis de energías de cada vehículo, para lo cual también se tiene en cuenta las masas de cada uno de los vehículos, su energía para presentar esos daños. A mayor masa se necesita menor velocidad para generar daños, así para la moto requiere más energía.

Al absorberse la energía hay un cambio de velocidad para cada uno, así se determina que la velocidad de acercamiento es la antes descrita.

La señora juez pregunta si puede concluir cuál de los vehículos iba sobrepasando la velocidad, ante lo cual responde que se debe tener en cuenta la zona y el ángulo de interacción.

Es posible que la moto haya sobrepasado la velocidad permitida debido al ángulo, y que la trayectoria de la moto sale de su carril.

No se considera que el camión sea el que exceda la velocidad o no es probable porque el vehículo hubiera tenido que seguir hacia su costado derecho y no hacia dentro de la curva.

Es poco probable la invasión de carril del camión, ya que el arrastre de llanta está en su carril.

La aproximación de la moto puede deberse a la pérdida de control al iniciar la curva, incluso al ver al camión transitar pudo iniciarse una maniobra generadora de derrape.

Se le pregunta al perito si es posible que el derrape de la moto se deba a que las llantas de esta se encontraban lisas conforme al experticio técnico que reposa en la investigación penal, frente a lo cual el perito manifiesta que es probable porque la moto no pudo disminuir adecuadamente la velocidad y no frenar a tiempo.

La juez le cuestiona cómo puede diferenciar una huella de frenado de una de arrastre, ante lo cual expresa que la huella de frenado demarcaría el estriado del labrado de las llantas porque se presenta un bloqueo y así la cara de la llanta queda impregnada sobre la vía.

La huella de arrastre de llanta lo que muestra es que hay una degradación del neumático y se va soltando este polvo. No hay labrado.

Debe haber un experticio del labrado de las llantas en la información recolectada para saber si estaban lisas, pero no se observa evidencia de que las llantas estuvieran en este estado. También si las llantas estuviesen lisas y no tuvieran labrado alguno lo que se genera es que el vehículo tendría un desplazamiento lineal a la posición final y los costados del neumático se marcarían más.

Las llantas del camión del lado izquierdo están lisas según la juez, aquí el perito dice que hay que ver si la llanta lisa es por el desgaste del paso o totalmente lisa. Si habla de las dos llantas habría un déficit frente al proceso de frenado al momento de pisar el pedal del freno haciendo que haya un deslizamiento más prolongado y el vehículo se desliza más en su sentido de desplazamiento, pero se distingue que es un arrastre de llanta y no una huella de frenado, sin embargo la marca de la llanta es irregular, presenta partículas, no es recto, si la llanta fuera lisa el trazo debería ser liso y no haber partículas en la zona, por esto se entiende que no hay huella de frenado.

El bloqueo del vehículo o de su llanta no hace que se detenga inmediatamente, sino que se reduzca su velocidad.

Inicialmente, la mayor masa del camión al momento de la interacción hace que el camión empuje a la motocicleta, la motocicleta va a tener un efecto rebote, sin embargo, en este caso la llanta del camión sobrepasa la posición de la motocicleta pasando por encima porque la llanta no estaba bloqueada por lo que la moto no va a girar, pese a que tenga el camión una mayor masa. En resumen, sobrepasa la estructura y la deja solo a un costado.

El conductor solo reacciona cuando está encima de la moto, antes no es percibido por el conductor como un riesgo, por lo tanto, la reacción del conductor se da al momento de la interacción y el conductor no tuvo tiempo para que reaccionara previo al impacto.

Esto permite a la juez concluir que la moto choca a una velocidad mayor al camión y por eso resbala impidiendo al conductor del camión reaccionar.

Las partículas en la vía son compatibles con la llanta del camión, se dan por el calentamiento y el bloqueo posterior al impacto con la motocicleta.

Es posible que por esta pérdida de partículas la llanta del camión haya quedado lisa.

El perito aclara que el accidente sucede al inicio de la curva por parte del camión y al final de la curva por parte de la motocicleta.

La carga del camión no afecta el bloqueo del camión debido a que se dio con un elemento externo. Es decir, es el elemento el que se incrusta en la llanta, pero sí influye en la distancia de frenado y el deslizamiento, sin embargo, no es sustancial ya que los vehículos están hechos para soportar esta carga.

La moto interactúa con el camión al menos en dos ocasiones, al momento del impacto y luego al presentarse el giro hasta la posición final. Incluso el conductor debió interactuar con el costado izquierdo del vehículo tipo camión.

El camión siempre se ubicó en su carril y su trayectoria siempre estuvo ahí en su sentido de desplazamiento independientemente del movimiento de la motocicleta previa la interacción del automotor.

TESTIMONIO MARCELA MENESES

Tiene 25 años de edad y vive en la vereda Los Ángeles.

Es tecnóloga en control ambiental y está estudiando seguridad y salud en el trabajo.

Es prima de Jefferso Duvan, la víctima.

El día anterior al accidente habló con su primo en la fiesta de 15, llegó a la fiesta a las 9:00 p.m. Estuvieron hasta las 2:00 a.m. cuando su primo la va a dejar a la casa. Él se regresó a la fiesta, así que no sabe a qué hora regresó a su casa pues no viven juntos.

Si se estaba ingiriendo un poco de alcohol, solo consumiendo cerveza, él consumió dos cervezas.

Manifiesta que no estaba borracho.

Él vivía en Pasto.

No sabía si después de que la dejó en la casa siguió ingiriendo alcohol.

TESTIMONIO JAIME FERNANDO CHICAIZA PUCHANA

Es técnico en criminalística y seguridad, pero ejerce como agente de tránsito.

No recuerda el caso.

Manifiesta que para diligenciar el IPAT se hace el informe y luego se desplaza al hospital para entrevistarse con el médico y ver qué presenta el paciente, su estado.

YULIANA QUELAL

Tiene 21 años, vive en Pasto, pero es de la vereda los Ángeles.

Es asistente administrativo en el hospital infantil.

Conoció a Jefferson Duvan, era su amiga.

Era su fiesta de 15 años y de su prima, pero no recuerda a qué hora llegó la víctima ni a qué hora se fue porque no estuvo junto a él todo el tiempo.

En su fiesta no repartían alcohol pero hay posibilidad de que se llegue a vender cerveza, que fue lo único que se tomó.

EDILMO POTOSÍ

Es agricultor y vive en Cruz de Amarillo.

Estaba con el chofer en el vehículo asegurado. En ese tiempo trabajaba como oficial en el camión, trabajó 2 años en la empresa Valle de Atriz. Al poco tiempo se retiró porque debía seguir trabajando en su finca.

Manifiesta que subían desde Catambuco de donde salieron aproximadamente a la 1:00 p.m. Se dirigían a Cruz de Amarillo.

Solo sintió el golpe de la moto en el camión, el conductor bajó, y él también se bajó a ver a la víctima en la vía, verificó que olía a alcohol. La víctima no estaba consciente.

No pudo ver la moto antes porque esa parte de la vía es curva.

No se movilizaban a gran velocidad, a unos 30 o 40 km/h porque la vía es angosta y es peligrosa. Lo sabe porque es una vía que recorrían a diario.

La motocicleta se pegó en la carrocería del lado que bajaba.

No iban distraídos mientras se conducía el camión. El testigo no podía manejar el carro, no le dejaban tocar un carro en la empresa y peor en la vía.

El accidente fue en plena curva.

Antes del choque no se pudo ver a la moto, solo se sintió el golpe.

El camión no fue movido luego del accidente, tampoco vio que se moviera la motocicleta.

Sí se acuerda cuando llegó la ambulancia, él estaba cerca a los paramédicos y a la víctima. Recuerda que los paramédicos dijeron que la víctima olía a alcohol.

BRAYAN MIRAMAG

Tiene 24 años y es de Pasto, pero vive en Cruz de Amarillo.

Es técnico de maquinaria industrial.

Era su primo de la víctima, estuvo con él el día anterior porque a las 3:00 p.m. le iba a prestar un vestido para los 15 años porque era chambelán.

La víctima jugó el partido en Cruz de Amarillo a las 7:00 p.m. y luego llegó a la fiesta.

Manifiesta que con su primo tomó dos cervezas y luego Jefferson no quería tomar más porque el día siguiente tenía campeonato.

La víctima se quedó hasta las 3:00 a.m. en la fiesta y no tomó más porque no lo hubieran dejado jugar.

Ya no vio a la víctima al día siguiente y el partido era a la 1:00 p.m. en Catambuco.

Manifiesta que la víctima no competía en carreras, pero prestaba su moto para ese fin.

CARLOS ROJAS

Tiene 22 años y vive en Cruz de Amarillo.

Está estudiando 7 y 8 en la nocturna. Se dedica a la agricultura.

Era amigo de Jefferson desde hace 4 o 5 años, lo conoció en Cruz de Amarillo.

Lo vio en la fiesta de 15 años, estuvo con él a eso de las 3:00 a.m. La víctima se fue y el testigo se quedó hasta las 6:00 a.m. en la fiesta.

Estaban tomando cerveza en grupo.

La víctima tomó con el testigo 2 cervezas, pero desconoce si tomó más.

Ya cuando salió de la fiesta lo vio en la tienda de Cruz de Amarillo a eso de las 9 o 10:00 a.m. La víctima no estaba borracho pero se notaba que estaba trasnochado por los ojos rojos.

No compartieron nada en la tienda porque no tenían plata. No sabe a qué hora Jefferson salió de Cruz de Amarillo.

SE PRESCINDE DE LOS DEMÁS TESTIMONIOS

ALEGATOS DE CONCLUSIÓN

Se demostró en el proceso que no se configuran los presupuestos de la RCE y la parte demandante no cumplió con la carga del artículo 167 del CGP para demostrar su existencia. Igualmente, se verificó la culpa exclusiva de la víctima la cual rompe el nexo causal. Lo anterior se analiza de forma conjunta con lo que la jurisprudencia ha determinado como la causa eficiente del accidente lo cual se aplica al presente caso al concurrir el desarrollo de actividades peligrosas. Lo manifestado se sustenta conforme se explica a continuación:

Conforme al testimonio de Edilmo potosí se confirma que existe culpa exclusiva de la víctima ya que se acercó a él y percibió el aliento alcohólico. De igual forma, era quien iba como acompañante en el vehículo asegurado y puede corroborar la limitación de la visión conforme a las características de la curva.

A lo anterior hay que sumarle que la víctima empezó a manejar por su cuenta desde los 12 años, en la declaración de los demandantes se informaba que nadie le enseñó y que manejaba si papeles ya que popularmente en zonas rurales se maneja de esa forma, es decir sin estar al tanto de todas las normas de tránsito que se requieren aprender para el manejo de una actividad peligrosa.

Se comprobó que la víctima ingirió alcohol, siendo irrelevante la cantidad de alcohol ingerido pues como es de conocimiento general, es tan importante cualquier cantidad de alcohol ingerida que la norma de tránsito permite multar a aquellas personas a quienes se les detecte incluso una cantidad mínima y se encuentren manejando.

También se debe tener en cuenta que el RAT extrajo imágenes del video del accidente en el cual se evidencia que el mismo ocurre apenas finalizando la mencionada curva, la zona de impacto se determina por los rastros del material neumático dejado en la carretera que son concordantes con los daños sufridos por el camión y estos se encuentran en su carril, lo que denota que el choque fue en el carril del conductor del vehículo asegurado.

No se puede olvidar, de igual forma, la experiencia en el manejo del camión con la que cuenta el señor demandado, quien incluso en su conocimiento afirma haber recorrido esa vía antes pudiendo determinar que es estrecha y se debe manejar con cuidado, pero no lo suficientemente estrecha para invadir el carril, caso en el cual hubiera enviado a su acompañante a ver si alguien venía antes de la curva para poder hacer dicha invasión.

Por su parte, la víctima no contaba con el curso de conducción apropiado e incluso años atrás tuvo un accidente porque la motocicleta se le resbaló.

Lo anterior se concatena con lo manifestado por el perito quien estableció: que el conductor del camión no pudo reaccionar de forma previa al choque, que la llanta del camión se bloqueó por un factor externo, que es posible que la moto derrapare al tener las llantas lisas, igualmente informó que el cálculo de la velocidad al momento del choque involucra su energía y sus masas, por lo tanto, la velocidad al momento del impacto calculada para el camión no se deriva necesariamente de un desplazamiento previo a alta velocidad sino que influye el peso significativo del mismo.

Las anteriores consideraciones permiten afirmar que el nexo causal se destruye en el presente caso lo cual incide también en la afectación de la póliza, ya que la responsabilidad civil extracontractual amparada no se configura al no ser imputable al asegurado.

De esta forma deben negarse en su totalidad las pretensiones de la demanda.

SENTENCIA

No se verifica causales de nulidad y se ven reunidos los requisitos procesales. Se cumple la legitimación en la causa.

Se denegarán en su totalidad las pretensiones de la demanda.

Se ejerce la acción de RCE regulada en los artículos 2341 y s.s. del C. Civil.

La conducción de vehículos automotores comporta una actividad peligrosa según la jurisprudencia al ser un peligro potencial para quien la conduce y quienes tienen contacto o intermediación con la misma.

Esta responsabilidad se juzga al amparo del 2356 del C. Civil y por lo tanto a la víctima se le debe obligar a demostrar el daño, hecho dañoso, por su parte la culpa se presume. El demandado debe romper el nexo causal con las causales de la exoneración.

Sin embargo, cuando son actividades peligrosas concurrentes como en este caso, el escenario varía, así la jurisprudencia manifiesta que el evento causal se determina examinando la conducta de todos los involucrados para ver cual incidió y en qué proporción y determinar la responsabilidad de cada uno. Aquí se estudia la causal de culpa exclusiva de la víctima o la concurrencia de culpas.

El hecho dañoso y el daño tienen suficiente sustento probatorio, desde la audiencia inicial se estableció la existencia del accidente el 19 de noviembre de 2017 cuando colisionan ambos vehículos. Asimismo, el daño tiene suficiente evidencia como la historia clínica que da cuenta de las lesiones de la víctima que produjeron su deceso.

La historia clínica da cuenta de su hospitalización del 19 al 25 de noviembre de 2017, se ilustra las condiciones de ingreso del paciente, lesiones, atención en salud, las lesiones coinciden con el accidente de tránsito investigado.

En igual forma, el informe de necropsia habla del politraumatismo y forma de muerte violenta por accidente de tránsito.

Frente al nexo causal: en sentencia SC 12994 de 2016 se establecen lineamientos sobre la concurrencia de actividades peligrosas debiendo ver el comportamiento de cada involucrado en el accidente.

No puede haber condena pues el nexo causal se ha roto debido a la culpa exclusiva de la víctima. Así la CSJ ha dicho que esta causal se tiene por establecida al ser debidamente

acreditada y debe ser causa única y eficiente del accidente que se esté investigando., de ahí que si el comportamiento de la víctima es el único que causa el accidente no hay condena para el demandado según sentencia del 16 de diciembre de 2010 radicado 1989-0042-01.

El perito acreditó suficiente conocimiento y experiencia en el área requerida para rendir el dictamen.

El perito estableció que la causa del accidente se debe al factor humano, advierte que antes del impacto, la motocicleta perdió el control y se desvió hacia la izquierda ocupando el carril contrario lo que confirmó con solvencia en audiencia, se basó en el video que trajo la parte demandada, documento que no fue tachado, desconocido u objetado.

Con este video se verificaron rastros, huellas y otros que no están en el IPAT, el cual es inconsistente también frente a mediciones y otros factores que se informan en el dictamen.

Lo anterior unido a las deformaciones de los rodantes que están en el álbum fotográfico, el video, las características de la vía, se pudo recrear por el perito la ocurrencia del accidente. Se pudo determinar que el camión siempre conservó su curso en la vía, lo que no sucedió con la motocicleta.

Ahora bien, las huellas de arrastre mecánico y del neumático se encuentran en el carril del camión sin que este hubiera sobrepasado la línea central pues incluso la línea del rastro se encuentra en su carril.

La ubicación final del camión no perturba la conclusión del perito.

Las características de la vía requerían manejar con una velocidad prudente, sin embargo, la motocicleta superó dicha velocidad saliendo del carril ocasionando el bloqueo y pérdida de control del piloto. De esto da cuenta las huellas del neumático y las partículas del neumático que quedaron en la vía.

Se verifican también los daños de la motocicleta en la parte trasera, ello también concuerda con lo manifestado por el perito en tanto la moto iba a mayor velocidad impidiendo que tomara la curva de forma apropiada.

La conjetura hecha por el apoderado del demandante frente a la ubicación del camión como una maniobra del conductor es solo especulación pues el mismo perito indica que el camión debió avanzar un poco antes de frenar, además, no hay pruebas que den cuenta de la invasión del carril contrario por parte del camión.

Como las huellas no son de frenado se constata que el conductor no se pudo percatar de la moto de forma previa, esto lo confirma el interrogatorio del demandado y de Edilmo posotí en tanto la forma de la curva no permitía ver la moto. Ahora bien, el impacto no fue de frente y no se produjo el efecto rebote, lo que hubiera dado cuenta de una posible invasión del carril por parte del camión.

Además, las llantas de la motocicleta se encontraban lisas según el experticio técnico lo que pudo haber influido en la maniobrabilidad de la moto, pues esto aumenta las distancias de

frenado al hacer que el vehículo se deslice, la otra consecuencia se presenta al tomar giros o curvas por poder derrapar.

La ley 769 de 2022 en su art. 28 dispone que para que un vehículo pueda transitar debe garantizar un estado adecuado de llantas, lo cual se trasgredió por la víctima.

Esta circunstancia tuvo la potencialidad de influir de forma directa en la conducta de la víctima, pues ya de por sí la curva implica adoptar una conducta cuidadosa, y de forma adicional esta circunstancia implicaba mayor relevancia de la adherencia.

Las leyes de la física enseñan que el vehículo será empujado hacia afuera por la fuerza centrífuga lo que aumenta al ir a una mayor velocidad situación que además toma relevancia cuando se hace una curva o se toma una curva desde el carril interno propiciando que se invada el carril contrario.

La tesis del perito encuentra apoyo en la comunidad científica, ej: la agencia nacional de seguridad vial que permite acoger así la tesis del perito.

Si bien las llantas del camión también estaban lisas esto no tuvo incidencia en la mecánica del accidente, pues el desgaste pudo deberse al mismo accidente. También se resalta nuevamente que el camión siempre circuló por su carril.

Existen también serios indicios de que la víctima no tenía sus plenas facultades físicas y sensoriales al momento del impacto, ej: el IPAT informa del aliento alcohólico, conclusión que se anota tras conversar con el médico tratante de la víctima. En esta línea en la historia clínica de ingreso se hace la anotación del aliento alcohólico.

Edilmo potosí informó que él olió el aliento alcohólico del lesionado.

Aunque no se puede establecer si el lesionado estaba en estado de embriaguez, sí se probó que la noche anterior había tomado la víctima dos cervezas. Ahora bien, de forma independiente al grado de alicoramiento, se acredita que la víctima había trasnochado.

No hay tarifa legal en esto y por lo tanto no se requiere la existencia de prueba de alcoholemia porque como mínimo se encuentra probada la alteración de condiciones neurológicas. Frente a esto el instituto de medicina legal ha explicado que los accidentes de tránsito son más frecuentes con los picos de tendencia al sueño de la población en general.

Lo anterior para concluir que cuando la persona trasnocha al otro día no está con sus plenas facultades sensoriales.

Se verifica también la ausencia de licencia de tránsito de la víctima demostrando que transitaba en las vías sin una formación idónea, lo que además se acredita cuando los demandantes afirmaron en su interrogatorio que él aprendió a manejar por su cuenta.

Lo anterior da cuenta de la culpa exclusiva de la víctima y la causa eficiente del accidente es la conducta sumida por la víctima lo cual se compagina con lo explicado por la CSJ en sentencia SC7534 de 2015.

De esta forma no se encuentra probado el nexo causal y la parte no cumplió con la carga del artículo 168 del CGP. Por lo cual se deben denegar la totalidad de las pretensiones.

Lo anterior hace que no sea procedente examinar el resto de los presupuestos axiológicos y las demás excepciones.

No hay condena en costas en contra de los demandantes por el amparo de pobreza.

No se interponen recursos.